
Ayuntamiento de Cádiz


UMASS
BOSTON

# INFORME

DE LA

# JUNTA DE COMERCIO DE CADIZ

PRESENTADO

AL EXCMO. SR. GOBERNADOR DE ESTA PROVINCIA,

EN CUMPLIMIENTO

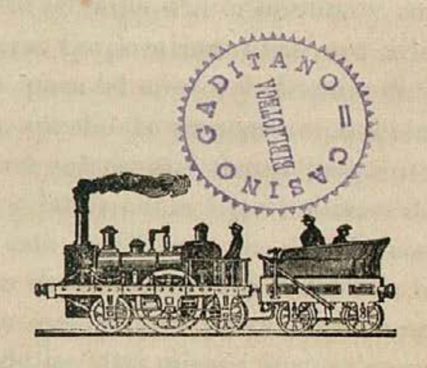
DE UNA REAL ORDEN FECHA 22 DE ENERO ULTIMO,

CONCERNIENTE

**á las mejoras proyectadas para el rio Guadalquivir,**

Y

## AL FERRO-CARRIL DE CÁDIZ A SEVILLA.





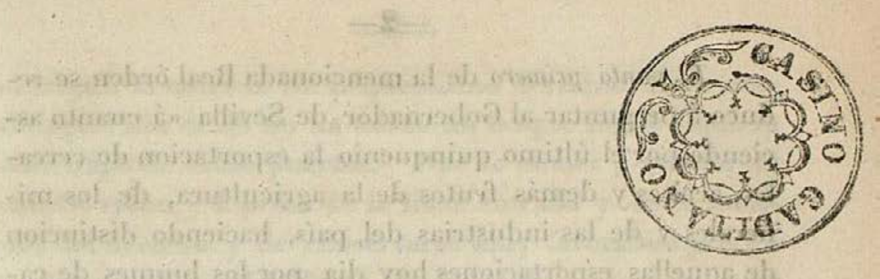
**CADIZ.**

IMPRENTA, LIBRERIA Y LITOGRAFIA DE LA REVISTA MÉDICA,

Á CARGO DE D. JUAN BAUTISTA DE GAONA,

**plaza de la Constitucion, número 11.**

1853.




Esta Junta tiene el honor de presentar á V. S. el informe que se sirvió pedirle por su comunicacion de 8 del próximo pasado mes, referente á las mejoras del Guadalquivir y á la línea férrea de Cádiz á Sevilla. La Real órden de 2 del citado mes que V. S. insertaba, esplica los puntos que el Gobierno de S. M. desea esclarecer para su mejor acierto en las resoluciones concernientes á aquellas dos empresas. Y esta Junta de Comercio deseando cooperar en cuanto esté de su parte para la mas acertada solucion de las graves cuestiones que deben examinarse, y considerando que le pudiera ser muy útil la opinion y consejo de individuos de otras Corporaciones, convocó á los que juzgara mas idóneos para el efecto, y despues de las oportunas conferencias, aprobó la presente esposicion.

El íntimo enlace que tienen los puntos que se han de examinar relativamente á los intereses de la provincia de Sevilla y esta de Cádiz, y la debida consideracion al espíritu y fin de la citada Real órden, ha inducido á esta Junta á creer que llenaria mas cumplidamente sus deberes en favor de las altas miras y justos deseos del Gobierno de S. M., manifestando, no precisamente los datos ó noticias que puedan estar á su alcance, sino esponiendo sobre cada uno de los puntos que contiene la Real órden todo lo que juzgue que de algun modo pueda ser útil para que no se perjudiquen los intereses de unos pueblos en bien de otros, y para que los derechos de la justicia y del bien comun prevalezcan sobre todo.

*El punto primero* de la mencionada Real órden se reduce á preguntar al Gobernador de Sevilla «á cuanto asciende por el último quinquenio la esportacion de cereales, aceites y demás frutos de la agricultura, de los minerales y de las industrias del país, haciendo distincion de aquellas esportaciones hoy dia por los buques de cabotaje ó los estranjeros que hacen esclusivamente este tráfico,» añadiéndose en dicho punto el pronóstico de «que estos buques no tomarán nunca la direccion del ferro-carril.»

Esta Junta no tiene ni puede tener datos ni antecedentes para hablar sobre aquellas esportaciones; pero el Gobierno tendrá los que puedan darle, ya el Gobernador de Sevilla, y ya las administraciones superiores de Madrid, ó las subalternas de aquella ciudad, pudiendo ahora creerse que las noticias oficiales sean comprobaciones de verdad, porque no estamos en los tiempos pasados, aunque próximamente en que las guias de esportacion nada justificaban. Se obtenian en las aduanas, ó se falsificaban, para con ellas recibir los cargamentos en la costa de Africa ó en la plaza de Gibraltar, y despues introducirlos en los puntos del litoral de la península para donde se sacaban las guias.

Lo único que esta Junta puede manifestar es la siguiente referencia que no debe ser indiferente, y cuya exactitud le consta. En el año de 1846 salieron para Inglaterra veinte y cuatro buques ingleses de Sevilla y Cádiz, con cargamentos de trigo. En dicho año pasó el bill de reforma, ó lo que es lo mismo, se promulgó la nueva ley ó acta del Parlamento sobre cereales, derogando la anterior legislacion que era en estremo restrictiva, disminuyendo los derechos de entrada al trigo estranjero, y disponiendo además que desde el año de 1849, solo pagase

el trigo á la entrada un pequeñísimo derecho. Pues desde aquel año de 46 no ha salido un buque inglés siquiera con trigo de estos puertos. *Pasó la escasez y carestía de aquella época*, y á pesar de la libre entrada y de lo mínimo del derecho y de conservarse muy favorables precios en los mercados del Reino-Unido y de concurrir otras naciones á surtirlos, la España queda escluida de hecho, porque todavía carece de ferro-carriles que trajeran los cereales á los puertos del litoral para ofrecer un buen retorno á las espediciones de Inglaterra y de otros reinos, y facilitar las que se pudieran emprender con buques españoles.

En cuanto á la distincion de lo que se esporte por los buques de cabotaje ó los estranjeros que hacen esclusivamente el tráfico de los mencionados artículos, las mismas oficinas que hemos indicado podrán suministrar los datos necesarios segun lo que les conste; pero bien se puede asegurar que no hay buques nacionales ni estranjeros que hagan esclusivamente aquel tráfico. Buques habrá que vayan algunas veces á recibir allí sus cargamentos y no vuelvan nunca; y aunque pueda haber otros que repitan sus viajes, esto no constituye un objeto esclusivo.

Respecto á la afirmativa de que tales buques nunca tomarán la direccion del ferro-carril por baratos que sean sus portes, esto sí dá márgen á consideraciones con que respetuosamente se debe llamar la atencion del Gobierno, para desvanecer un error cuyo anuncio puede producir gravísimo daño para el prestigio y porvenir de los ferro-carriles, que en su dia atravesarán la península hasta las fronteras de Francia.

Los buques de cabotaje ó estranjeros que hacen ahora esportaciones de Sevilla, ahora tambien lo verifican

desde Cádiz, como de otros puertos, segun el destino de los artículos que forman sus espediciones. Los catalanes, por ejemplo, que vienen á Cádiz con aguardiente y otros efectos, si logran las ventas que se proponen, las realizan en este puerto, y si no lo consiguen se dirigen á Sevilla, en cuyo caso suelen retornar cereales. Pero cuando hacen las ventas en Cádiz de sus vinos, aguardientes &c., si los precios de los productos de esta provincia les ofrecen algun aliciente, ya entonces no van á Sevilla á comprarlos. Desde Cádiz se dirigen á los puntos para donde han calculado que pueden obtener mayor utilidad.

No se entiende la aplicacion que debe darse ni en qué se pueda fundar la idea de que los buques nunca tomarian la direccion de ferro-carril por baratos que sean sus portes. Porque cualquiera que fuese el objeto de estos buques, se dirigirian siempre á donde mas les conviniese. Sean buques nacionales de cabotaje ó sean estranjeros, todos llevan un fin en sus negocios. Conducir efectos á donde los vendan mejor, ó ir á buscarlos donde los adquieran con mayores ventajas, prefiriendo siempre los puertos en donde simultáneamente logran lo uno y lo otro. Así, pues, si en Cádiz, como punto de partida del ferro-carril, y como el mejor puerto meridional de la Península, encontrasen mayor facilidad para el mejor éxito de sus espediciones, vendrán á Cádiz, y si consideran mas favorable el dirigirse á Sevilla, Málaga ú otra parte, allí irian, donde los llame su interés, con preferencia siempre á los puntos de menos peligros, de menos demoras y de menores gastos.

El paralelo de las ventajas que puedan ofrecer los mercados de Sevilla y Cádiz para el comercio de esportacion é importacion, exige cálculos y combinaciones, en que

si de una parte pueden presentarse demostraciones de verdad, habrá en contra muchos motivos de incertidumbre. Sin embargo, la Junta de Comercio espondrá en otro lugar del presente informe sus observaciones sobre el mencionado paralelo.

*El segundo punto* de la Real órden citada, recomienda que al hacerse el cómputo á que parece se contrae el que precede «se tenga presente hasta qué punto sustituirá «el ferro-carril á los medios que actualmente emplean los «distritos de Osuna, Marchena, Moron y Utrera, para llevar «sus frutos á los mercados de los puertos.»

Incalculables serán ciertamente las ventajas que podrán obtener aquellos distritos con sus grandes producciones de cereales y aceites, cuando se hallen establecidas las líneas del ferro-carril de Cádiz, y los ramales y estaciones que sean mas convenientes bajo la proteccion del Gobierno de S. M. y el respeto de la célebre máxima de Jovellanos de no poner obstáculos á la libre accion del interés particular dentro de la esfera señalada por las leyes y la justicia.

Las Corporaciones de los mismos distritos y las de Sevilla, facilitarán sin duda las noticias que el Gobierno desea. Pero en opinion de esta Junta, los productores y empresarios de aquellos puntos estarán en el mismo caso para sus negocios terrestres que los comerciantes y navieros para los marítimos. Establecida la línea principal que haya de cruzar de Sevilla ó sus inmediaciones hasta Cádiz, los pueblos verán lo que mas pueda favorecerles para obtener las ventajas á que aspiren. Llevarán sus efectos á los puntos donde calculen que puedan lograr con mayor seguridad y menores gastos la mas fácil y útil realizacion, y donde tambien encuentren la mejor oportunidad para los retornos. Anticipar cálculos sobre estos

movimientos seria muy aventurado, cuando se carece de datos oficiales en que fundarlos, y cuando no pueden conocerse las variaciones que han de ocurrir en la direccion de los efectos, en los precios de los mercados, en los consumos, etc., pues todo esto ha de esperimentar variaciones que ahora no pueden conocerse.

Pero estando á lo que la razon persuade, despues de reflexionar y estudiar, por decirlo así, este punto el mas esencial de la cuestion relativa al ferro-carril y mejoras del rio de Sevilla, con relacion únicamente á lo material de las cosas, se deja ver que si los productores de aquellos cuatro distritos y de otros pueblos tuvieran la proporcion de hacer venir sus efectos por el ferro-carril de Cádiz, bien se puede creer y asegurar que todos adoptarán decididamente aquella vía, y solo en rarísimas ocasiones irán á Sevilla, porque sin duda alguna en Cádiz se les abrirá mejor mercado que aumente sus ganancias y la riqueza general de sus distritos.

Los productores ó traficantes que en el dia llevan los cereales, aceites, etc., á Sevilla tienen que sufrir la ley de los especuladores de estos ramos, porque cubriéndose fácilmente el consumo, despues las ventas para las esportaciones es el gran negocio de los comerciantes de allí, los cuales logran *comprar al que necesita vender, y vender al que necesita comprar.* Los que en Sevilla especulan en cereales y aceites, vienen á tener monopolizados estos grandes ramos de comercio y esportacion, puesto que ellos tienen los graneros y almacenes con las tinajas y aparatos necesarios para las mayores partidas de uno y otro artículo, y no puede haber especuladores eventuales, porque tendrian que empezar con el crecido desembolso de los preparativos para los almacenes y graneros. No siendo Sevilla un puerto de la concurrencia general de buques que fuera

conveniente para gran esportacion, las negociaciones de allí no pueden salir de su actual reducida órbita, y solo se sostienen á espensas de los productores que concurren á aquel mercado, porque la falta de caminos no les permite dirigirse á otros.

La esportacion que en el dia hace Sevilla consiste en cereales, lanas y aceites de Estremadura, é iguales productos y otros tambien de los pueblos de su provincia situados á la derecha del Guadalquivir, y algunos pocos de la izquierda. Los mas importantes en productos colocados en la mesa baja, y tambien á la izquierda de dicho rio, se dirigen hoy en el todo unos, y en parte otros al mercado de Sevilla, por falta, como hemos dicho, de una vía mas recta y mas en contacto con sus respectivas posiciones é intereses, pues la topografía de su situacion los llama á Cádiz, mercado natural suyo para poner sus frutos en el mar Océano, con cuyo fin los llevan á Sevilla en la actualidad.

Pasan de 30 las poblaciones que se encuentran en este caso, y justamente corresponden á los mismos cuatro distritos de Osuna, Marchena, Moron y Utrera, de que habla la Real órden que nos ocupa; pero no es posible á esta Junta de Comercio reunir los antecedentes necesarios para calcular el quinquenio de su movimiento de esportacion.

Lo que sí podrá asegurar es que por el ferro-carril se dirigirán á Cádiz los productos de esos pueblos de la izquierda del Guadalquivir, pueblos ricos por la estension de su territorio, por la feracidad de su suelo, y por la abundancia de cereales, aceites y lanas, y todos ellos concurririan á la estacion de Utrera para seguir á Cádiz por su carril, pues esta vía les proporcionará una economía y ahorro en los transportes de 25 á 100 por 100, comparacion guardada con lo que les costaria llevarlos á Sevilla.

Presentarémos algunos ejemplos en comprobacion de esta verdad. Ecija y Osuna distan de Sevilla 14 y 16 leguas, y 12 y 11 de Utrera. Moron está situado á 10 de aquella ciudad y 5 tambien de Utrera.

El Viso, Mairena y aun Alcalá de Guadaira, abundantes en cereales y aceites, como están situados á menos distancia para el ferro-carril que para Sevilla, preferirán aquella via que les proporcionára el transporte de sus frutos en muy pocas horas y con menores gastos á la orilla del mar, en el mejor puerto de la Península que bañan las aguas del Océano. De este modo evitarian los entorpecimientos y dilaciones consiguientes á la navegacion fluvial y á la que ofrece el franqueo y salida de la barra de Sanlúcar.

El producto solo de los pueblos citados de la izquierda del Guadalquivir, no bajará de dos millones de fanegas de cereales, y pasa de este guarismo el de las arrobas de aceite por un quinquenio, segun los informes que esta Junta ha podido proporcionarse. De aquí se puede inferir el movimiento escedente de esportacion, con la gran ventaja de que todas las poblaciones que han de concurrir al fomento del camino de hierro son importantes, ricas y populosas.

Por consiguiente, serán tambien de mucha consideracion los retornos é importaciones procedentes de Cádiz, pues los consumos de géneros nacionales, ultramarinos y estrangeros de todas las poblaciones que se sirvieran de la línea férrea, y que hoy se ven precisadas á surtirse en Sevilla con mayores gastos y dilaciones, no titubearán en hacer sus demandas á Cádiz directamente; y como los costos por todos respectos serian menores, se tocaria muy pronto la consecuencia mas inmediata, que seria el aumento de los mismos consumos.

El tiempo justificará estas verdades, si se verifican las mejoras del rio de Sevilla y se establece el ferro-carril de Cádiz. Entonces los distritos productores de las dos provincias, teniendo á la vista las facilidades y ventajas que respectivamente les presente cada una de aquellas vías, sabrán elegir sin vacilar la que se las ofrezca mayores; y el Gobierno de S. M., removiendo por su parte los obstáculos que se opongan á la libre accion del interés particular, llenará una de sus mas augustas funciones en bien general de la nacion.

*Por el tercer punto* de la misma órden se dispone en su primera parte: «que se calcule igualmente el aumento «probable que tendrá la esportacion por el rio, con los «frutos que á él traerá el ferro-carril á Córdoba luego que «esté concluido, presentando un estado comparativo de los «fletes que pagan hoy los frutos que van á Cádiz con ob«jeto de trasbordarse, por los de las tarifas del ferro-car«ril, á cuyo efecto, dice la órden, que remite para que pue«dan servir de tipo las aprobadas de los caminos de Aran«juez y del Grao de Valencia.»

Tambien las Corporaciones de Sevilla, á quienes oirá sobre este particular el Gobernador de aquella provincia, podrán formar los cálculos que les dicten sus conocimientos. Las producciones del reino de Córdoba, sin duda, cuando haya carril de hierro para remitirlas desde aquella capital á Sevilla, tendrán gran ahorro en las conducciones; pero si en aquel mercado hay mucha concurrencia de iguales artículos á los que puedan enviar de Córdoba, entonces la abundancia abaratará los precios, y podrá suceder que no encontrando los productores las utilidades que necesiten á pesar del poco costo de los trasportes, disminuyan sus remesas ó renuncien á ellas; y por consiguiente todo cálculo que ahora se forme será ilusorio, porque es-

tará sujeto á eventualidades que pueden producir enormísimas variaciones. La Junta de Comercio de Cádiz no puede, mediante esta consideracion, ocuparse de aquellos cálculos, porque no podria presentar datos ó fundamentos en que apoyarlos. Podrá, sí, añadir la siguiente observacion. El aumento que pudiera tener la salida de frutos de Córdoba por la línea férrea para Sevilla, seria muy problemático, especialmente estableciéndose igual medio de comunicacion desde aquella capital á Málaga, segun está concedido, por hallarse este puerto enclavado en el Mediterráneo, y ser muy preferente respecto á la mejor colocacion de aceites y cereales. Para su embarque en aquel puerto se dirigen la mayor parte de las esportaciones de Andalucía, porque allí acude crecido número de buques estranjeros, los cuales se aumentarian con los del cabotaje que ahora van al Guadalquivir. Situado Córdoba en la vértice del ángulo que formarian las líneas de aquella ciudad á las de Sevilla y Málaga, y siendo la longitud de ellas casi la misma, bien puede considerarse demostrado á donde llevaria la preferencia el interés mercantil, entre bajar los productos de esportacion á Málaga ó llevarlos á Sevilla.

En cuanto al estado que se pide comparativo de los fletes que pagan hoy los efectos que vienen á Cádiz por el rio respecto á las tarifas del ferro-carril desde Sevilla, fijando el costo por analogía con las tarifas de Aranjuez y del Grao de Valencia, cree esta Junta que ya lo habrá formado alguna de las Corporaciones de aquella capital á quien lo haya pedido su Gobernador, y que por consiguiente seria acumular materiales que no podrian suministrar datos exactos para ninguna deduccion de verdad aplicable al fin que se desea.

Porque ni las tarifas de Aranjuez ni las del Grao de

Valencia pueden servir de norma para el ferro-carril de Cádiz, ni para lo que pudiera constituir una justa y prudente comparacion en cuanto á los transportes por el rio de Sevilla.

Los peligros, los entorpecimientos y la tardanza en los tránsitos, tienen un valor en el cálculo de los movimientos comerciales y de los viajeros, que interesa tanto ó mas que el de la entidad de los transportes y de los pasajes.

Las circunstancias respectivas á las localidades en que se esplotan las empresas férreas ó fluviales, siendo tan diferentes como las de Aranjuez, el Grao de Valencia, la navegacion del Guadalquivir y el ferro-carril de Cádiz, han de obligar sin remedio á que se adopten otras bases mas seguras para el acierto al formar las tarifas que en su dia puedan rejir para las comunicaciones de estas dos provincias.

Ni los datos que suministran las de los reinos estranjeros pueden mirarse mas que como nociones instructivas para no equivocarse en una aventurada imitacion, porque los ejemplos suelen ser causas de muy graves errores cuando las situaciones, las costumbres, las leyes y las poblaciones no son en todo absolutamente idénticas para una perfecta y acertada aplicacion.

Si se examina la historia de los canales y ferro-carriles de Francia, Bélgica, Inglaterra y Estados-Unidos de América, veremos que en todos esos países se rivalizan aquellas vias ó triunfan algunos puntos las unas en daño de las otras. Pero esto sucede muy rara vez, pues por punto general los carriles obtienen en todas partes una decidida preferencia. La parcialidad podrá citar algunos casos ó ejemplos que favorezcan un propósito determinado; pero la presencia de los hechos hará enmudecer

los estravíos de la razon y de las pasiones, y esta Junta no se apartará del principio en que funda sus observaciones, y es que se deben favorecer con igualdad y justicia todas las empresas que pueden ser útiles para bien y prosperidad del reino.

Si las tarifas de Valencia y Aranjuez quisieran aplicarse al ferro-carril de Cádiz para su comparacion con los fletes y pasajes por el rio de Sevilla, podria suceder que para algunos objetos favoreciese la navegacion fluvial; pero para otros, así como para la mayor parte ó casi la totalidad de los pasajeros, todas las ventajas estarian de parte del camino de hierro, y en uno y otro caso, el bien mas positivo seria el que resultase para todos los intereses de la nacion.

En contra de este bien no puede imperar el recelo de algun déficit que tuviera que cubrir el Gobierno por la concesion del ferro-carril de Cádiz, porque si lo hubiera lo cubriria la nacion, y puede decirse sin ningun gravámen, mediante las inmensas ventajas que resultarian á todas las clases y á todos los ramos constitutivos de su riqueza.

Mas ahora si el déficit fuera de tanta magnitud como puede serlo el que ocasionen las mejoras del Guadalquivir, que su entidad escediese á la de los beneficios que se obtengan, ya entonces las determinaciones del Gobierno impedirian que se faltase á la justicia pública por favorecer intereses especiales.

La Junta de Comercio, aunque emite sus ideas con esta sinceridad, lejos de querer influir en lo mas mínimo contra las mejoras del rio de Sevilla, deseará siempre la mayor prosperidad para esta interesantísima capital de las Andalucías. Su mayor riqueza y engrandecimiento no infundirá celos ni envidia á esta Corporacion, pues sus individuos no son aquellos que miran como perjudicial los

progresos de otras poblaciones. Al contrario, en el bien de todas libra la esperanza del que puedan desear.

Así, pues, confia esta Junta, y suplica que sus observaciones se miren como dictadas únicamente con el recto fin de examinar las cosas como son y pueden ser en sí mismas.

Guiada de este principio, deberá hacer presente que las procedencias desde Sevilla, viniendo por el ferro-carril, estarian en este puerto de Cádiz á las tres ó cuatro horas de haberse colocado en los trenes que salieran de aquella ciudad. Las que ahora bajan por el rio pueden venir cuando las mareas, el tiempo, los vientos y todo les favorezca, en dos ó tres dias. Calcúlense, pues, las ventajas entre una y otra direccion. La del rio, tendria el gravámen de un seguro, ó que correr los riesgos de la barra de Sanlúcar y su travesía hasta Cádiz. Si el tiempo no favorece en los términos indicados, la demora puede ser, como lo es con mucha frecuencia, de 6, 8, 10 ó mas dias. La Junta no se detendrá ahora en reflexiones mercantiles y económicas sobre este particular, porque tendrá que presentarlas con mas amplitud al tratar de otros párrafos de la Real órden. Entretanto, seguirá en el exámen del tercer punto de la misma.

En él se previene que al formar los paralelos de que habla «así como hay que tener presente lo que podrá abaratar la tarifa del ferro-carril con la abundancia de carbones que le facilitarán las minas de Villanueva y del «Valle del Guadiato en la provincia de Córdoba, habrá «igualmente que tener á la vista la economía que admitirán los fletes por el rio, conforme vaya perfeccionándose «su navegacion, y sea accesible el puerto de Sevilla, por «medio de vapores remolcadores, á buques de cuatro«cientas y quinientas toneladas, en consecuencia de las

«obras cuya construccion va á empezarse.»

Esta Junta no podrá prescindir de entrar en prolijas demostraciones sobre los graves particulares que abraza esta parte de la Real órden, pues que interesa mucho su esclarecimiento.

Es indudable que establecido el ferro-carril de Sevilla á Cádiz, y habiendo la abundancia de carbones que se indica, esto refluirá en beneficio de las empresas, así de las líneas de tierra como de las de vapores por el Guadalquivir. Pero de este bien recíproco han de resultar notables ventajas que aumenten las estraordinarias del ferro-carril, tanto para el transporte de efectos como para el de pasageros, pues han de ser muy considerables las diferencias de tiempo, de economía, de seguridad y comodidad entre los viajes por Sanlúcar y los del ferro-carril de Cádiz.

Si se tratase de comparaciones entre un canal y un ferro-carril, que partiesen de un mismo punto y se dirigiesen á otro igual, entonces las comparaciones podrian ser susceptibles de estudios científicos, económicos y de conveniencias particulares, podrian servir de algo las prácticas y las tarifas de otras naciones en cuanto al transporte de efectos, pues los pasageros siempre, siempre darán la preferencia, como la dan en toda Europa y Estados-Unidos de América, á los carriles de hierro. En la cuestion de que se trata, hay que tener presente que las mejoras que se hagan en el Guadalquivir nunca podrán poner su navegacion al nivel de ningun canal, porque aunque se dé este nombre á aquel rio, no podrá ser estensivo mas que hasta el sitio de Bonanza en Sanlúcar, pero no para el paso de la peligrosa salida y entrada de aquel puerto.

Así, pues, si hemos de esplicarnos con la noble sinceridad y con la verdad que debe resplandecer en el pre-

sente informe, preciso será esponer la razon de las cosas tal como la produce un íntimo convencimiento y una conviccion libre de miras interesadas, sintiendo que no admita concision la naturaleza misma de los particulares que se han de tratar, las esplicaciones que requieren, y el haber de entrar en las altas consideraciones que deben someterse al exámen y resolucion del Gobierno de S. M.

El ferro-carril de Cádiz á Sevilla podrá estar pronto para el servicio público en poco mas de dos años. Ningun inconveniente, ningun obstáculo físico ni moral puede impedir su establecimiento. Y lejos de ocasionar gravámen ó perjuicio alguno, proporcionaria á los intereses generales de la nacion, á los particulares de estas provincias y á todos los viajeros que la transiten, los inmensos é incalculables beneficios que producen estas vias de comunicacion cuando han sido tan bien entendidas y planteadas, como lo será la de Cádiz.

Mientras que el ferro-carril que parta de esta ciudad solo presentará por todas sus faces beneficios particulares y generales y gran facilidad al Gobierno para esta parte la mas principal de las líneas que deben cruzar la península, vemos por el contrario que la canalizacion del Guadalquivir presenta desde ahora todas las contrariedades que vamos á indicar.

Aun cuando la ciencia, el arte y el dinero pudieran conseguir que fuesen abundantes las aguas de aquel rio, tan escasas en la actualidad, como lo demuestran los vados que en algunas temporadas se pasan en seco; aunque pueda llegar á dársele la profundidad de 20 piés, y que la conserve constantemente para la navegacion que se indica de buques de 400 á 500 toneladas; aunque el fondo de greda en algunas partes del rio no impida la accion de las drogas como lo impidió en otra época; aunque fuese equiva-

cada la opinion de un comisionado del Gobierno, muy inteligente, que hace algun tiempo esploró el rio y todos sus tributarios, é informó que era imposible aumentarle las aguas que la naturaleza le negaba en ciertos meses del año; aunque se consiga la proximidad á Sevilla de aquellos buques, y se venzan las dificultades de anchar el rio para el fondeadero y estacion de ellos, á pesar de que en la angostura de su cauce parece que deba estribar el buen éxito de las obras; aun cuando sus muros sean invulnerables á los torrentes de las riadas, y que estas ni entorpezcan las obras ni las inutilicen con las talas y tierras que traen; aunque concluidas las obras ó séase el canal angosto y directo, estas circunstancias no ofrezcan obstáculos á los vapores con sus remolques; y aun cuando, en fin, todo se consiga como se desea, ¿qué se habrá adelantado para obtener los inmensos beneficios á que la España debe aspirar, estableciendo sus comunicaciones como están ya en la mayor parte de la Europa? Nada, absolutamente nada; porque verificadas cuantas mejoras puedan imaginarse para facilitar la navegacion del Guadalquivir, todo será insuficiente para triunfar de una rivalidad estranjera que aproveche el fruto de nuestros errores. Esplicarémos los fundamentos de estas verdades.

Ni la ciencia, ni el arte, ni el dinero pueden vencer obstáculos de la naturaleza, cuando estos son superiores al poder y á la inteligencia humana.

La barra de Sanlúcar no puede canalizarse. Ha de existir como las que permanecen en las naciones mas adelantadas que no han podido quitarlas.

Las nieblas es otro obstáculo que ha de ocasionar demoras inevitables, por muy recta que sea la canalizacion del rio.

Sus mejoras no alcanzarán á impedir los peligros de

la barra de Sanlúcar, ni la precision en que se ven los navegantes cuando reinan los vendabales ó siquiera se barrunten para huir del inminente peligro de la entrada de aquel puerto y de sus costas, lo mismo los buques de vapor que los mercantes de vela. ¡Cuántas y cuántas víctimas deplora la humanidad, sumergidas y destrozadas en las playas y piedras que corren desde la punta Candor hasta el Verdinoso á la parte occidental de las vulgarmente llamadas arenas gordas!

Por otra parte, es preciso considerar si los millones de pesos que habrán de invertirse en las mencionadas obras del Guadalquivir, rendirán una utilidad que justifique su inversion: si el capital que se emplease en la construccion ó compra de los vapores tendria una fácil, justa y prudente compensacion con lo que paguen los buques remolcados, y si el gravámen sobre estos buques y sus cargamentos por razon de los remolques de entrada y salida no les retraeria de su navegacion por el Guadalquivir, teniendo á la vista todas las ventajas del camino de hierro de Cádiz á Sevilla.

Pero concedamos que para todo haya los fondos necesarios, que resulten grandes beneficios para Sevilla, que todo se realice como ahora se piensa, como ahora se cree; ¿cuál seria el éxito definitivo? Ya lo hemos dicho. Las mejoras del Guadalquivir serian ineficaces para evitar el triunfo de un enemigo que puede hacerlas ilusorias, y verlas convertidas en su provecho. Y si en las mejoras de aquel rio se han de emplear muchos años, y el camino de hierro podia quedar establecido en poco mas de dos, ¿seria justo que la proteccion en favor de aquellas mejoras fuese en menoscabo de la que con iguales títulos de justicia puede reclamar la provincia de Cádiz en favor de una empresa de mas seguro éxito, de mas feliz resultado,

y planteada por virtud de un contrato con el Gobierno de S. M.

No se detendrá ahora esta Junta en nuevas reflexiones sobre el paralelo de las ventajas entre las mencionadas dos vias, porque tendrá que hacerlo en la continuacion del presente informe.

Entretanto, suplica se tenga presente, y se crea que no se ha ocupado ni se ocupará de contrariar las disposiciones del Gobierno en favor de las mejoras del Guadalquivir, ni las desvirtuará en manera alguna. Su propósito, su deseo mas sincero se fundará siempre en principios de justicia y de bien comun. Tiene presente que la razon eterna ha colocado un justo límite entre la proteccion y el menosprecio de los pueblos, y la Junta sabe muy bien cuan religiosa es la observancia por parte del Gobierno de S. M. de tan sublime máxima. Obtenga Sevilla todos los beneficios que para su bien y el de la nacion pueda apetecer; pero sea esto sin perjuicio de actos ya sancionados por el mismo Gobierno, y sin vulnerar derechos de pueblos que respetan siempre los de todos los demás.

Canalíce Sevilla su rio, pero déjese á Cádiz establecer su ferro-carril.

Léjos de haber en esto perjuicio alguno, ni de ofrecer una novedad estraña ó alarmante, veremos en esta parte de la Andalucía lo que es tan comun en todas las naciones de Europa y Estados-Unidos de América. En todos estos paises se ven canales al lado de los carriles de hierro, y sus Gobiernos favorecen simultáneamente todas las empresas que no ofrecen perjuicios que deban evitar. El interés particular es el juez inflexible que decide las cuestiones de las empresas destinadas al servicio del Comercio y de los viageros. La prueba de esta verdad la

presentará una observacion bien sencilla. Muchas espediciones para América y Asia, y aun para el Báltico que salen de Cádiz, llevan aceites, aceitunas y otros productos de Sevilla. Muchas y muchas veces sucede que los pedidos que se hacen á aquella plaza no llegan á tiempo por las demoras del rio y de la barra, y los buques tienen que detenerse, que pagar estadias, y frecuentemente se ha visto tener que anular las órdenes, que rescindir los contratos, ó que faltar á ellos. ¿Y qué sucederá cuando haya un ferro-carril de Sevilla á Cádiz? ¿Cuáles serán los objetos, y en qué casos se preferirá la navegacion del rio?

No negarémos que las dos vias tendrán sus respectivas ventajas; pero el contrariar las unas ó las otras seria sacar de su fiel las balanzas de la justicia. Acaso parecerá á primera vista que no debiéramos llevar la cuestion fuera de los límites que casi se preceptúan para tratarla con relacion á Cádiz y Sevilla. Pero esto seria cumplir con un deber, solo por cumplirlo, y sacrificar los mas nobles sentimientos á consideraciones de que no se debe prescindir cuando se trata de un asunto de tan eminente gravedad para el público bien de la nacion y para facilitar al Gobierno, si por fortuna tuviésemos acierto, la ilustracion que el mismo Gobierno promueve en los interrogatorios é indicaciones de su Real órden.

En esta confianza deberá la Junta de Comercio manifestar que la línea férrea que empiece en Cádiz y termine en la frontera de Francia ha de ser la que ofrezca mayores beneficios y en muy alta escala para el bien general de todo el reino, y para los que respectivamente proporcionen á Cádiz y Sevilla su posicion geográfica y topográfica, sus relaciones comerciales y la reunion de artículos de esportacion é importacion.

Cádiz á la confluencia de los dos mares Océano y

Mediterráneo, con uno de los mejores puertos de la Península, tiene en su favor para las empresas á que induzca la facilidad de los ferro-carriles y la economía de sus transportes, la notoria y proverbial fama de la buena fé y de las riquezas de su comercio. Sus relaciones con todos los pueblos productores de la Europa, del Asia y de la América, han de favorecer muy preferentemente para negociaciones que con dificultad se combinan cuando no se tienen corresponsales cuya honradez y buen desempeño es conocido. Todos los estrangeros advertirán las ventajas que les ofreceria el hacer sus remesas á Cádiz, porque en esta plaza cuentan con anticipaciones para repetir y ampliar sus negocios; y ciertamente estas facilidades que por antiguas conexiones obtienen en esta plaza, así los comerciantes estrangeros como los nacionales, no las lograrian con tan buen éxito en ningun otro punto de la Península. Para las operaciones de los giros y cambios que proceden de negocios con todas las clases mercantiles, Cádiz es la plaza que con decision han de preferir, como lo preferirán tambien para los tránsitos y para los reembarques, que facilita su depósito general de comercio.

Todos los buques estranjeros que vienen á España para cargar de sal, concurren á Cádiz con cargamentos de duelas, maderas y otros efectos y mercancías, y es evidente que ninguno de ellos iria á Sevilla para volver despues á recibir en Cádiz la sal, vinos ú otros efectos para sus retornos, y aun los que condujesen mercancías con destino esclusivo para Sevilla, no por eso irian allí teniendo en Cádiz un camino de hierro por donde trasladar los efectos, pues los gastos de este tránsito habian de ser de infinito menor importe que el que tendrian los buques en su viaje de ida y regreso por el Guadalquivir, invirtiendo un tiempo, durante el cual muchas espediciones como las

de Francia, Bélgica é Inglaterra podrian estar ya de regreso en los puntos de su procedencia antes de redondear su viage de Sevilla. Aun llegado el dia en que se realicen todas las mejoras que se proyectan para aquel rio, eso no haria mas que disminuir las demoras de él, pero no dispensaria de inmensos gastos, ni evitaria las contrariedades que hemos indicado.

Todas las espediciones, así nacionales como estranjeras procedentes de la India, de Filipinas, del Pacífico, del Rio de la Plata, del Brasil, Puerto Rico, Cuba, Seno Mejicano, etc., etc., todas, todas las que se dirijan al medio de la España, y lo mismo todos los viageros de aquellos puntos, vendrán al puerto de Cádiz, pues por su ferro-carril, sin demoras ni gastos, darán la mas pronta y conveniente direccion á los efectos que quieran destinar al interior de España, ó que la crucen para llegar á los puntos que hayan calculado.

Entre los efectos que vengan en estas espediciones habrá, puede ser, muchos que se destinen para Sevilla, pero se remitirán por el carril de hierro, mediante las ventajas del transporte de tierra.

Acaso por desgracia pueda parecer que tales observaciones se dictan apasionadamente ó con exageracion. Pero no es así; cualquier error en que se pueda incurrir, será siempre nacido del propósito de que prevalezca el bien general de la nacion, y muy esencialmente el acierto y la dignidad del Gobierno. Porque el establecimiento de los ferro-carriles en nuestra Península no es un objeto recintado en sus consecuencias á ella misma. En su plantificacion, en su direccion, en su éxito se interesa el comercio de todas las naciones. Sus gobiernos, sus navieros é industriales han de estar á la espectativa de lo que se hace en España, para ver lo que respectivamente les puede ser

mas favorable para la ulterior direccion de sus empresas y negocios.

Un entendido político ha dicho *que la España está llamada á ser el muelle de la Europa, y Cádiz la escala de ese muelle.*

¡Y cuán rígida, y cuán justa no seria la censura á que se diera márgen, si por favorecer los intereses de una localidad, viniese á quedar cerrada la mejor puerta que la España debe abrir al comercio de todas las naciones!

No debemos hacernos ilusion. Si Cádiz no establece su ferro-carril, no ha de ser Sevilla el puerto que elijan los estrangeros para sus espediciones. Todos, todos conocerán que les seria mucho mas conveniente dirigirse á Lisboa; y el Gobierno de S. M. no podrá dejar de tener presente que todos los obstáculos que se opongan al ferro-carril de Cádiz, se convierten en futuro bien para aquella capital del vecino reino.

*El cuarto punto* de la ya citada Real órden dispone lo siguiente. «Se formará un estado del número de viajeros «que podrá tener el ferro-carril para la mayor economía «de tiempo y dinero sobre lo que actualmente se paga por «ir á Cádiz, teniendo en consideracion la baja que los va«pores podrán hacer cuando reciban á poco costo los car«bones del Guadiato, y estimulados por la competencia y «el gran número de viajeros que concurrirán cuando esté «concluido el de Cordoba y su prolongacion á Andújar, y «puedan emplearse en la navegacion del rio vapores de «mayor porte.»

Aunque la contestacion á este punto de la Real órden tambien puede considerarse peculiar del Gobernador de Sevilla, esta Junta manifestará lo que le dicte su leal celo, por si de algun modo acierta á que se reunan todas las observaciones que el Gobierno pueda desear sobre los importantísimos puntos de su interrogatorio.

Aun antes de establecerse el ferro-carril de Córdoba á Sevilla y su prolongacion hasta Andújar, será estraordinario el número de viajeros que transiten entre Cádiz y aquellas ciudades, y lo será infinitamente mas cuando se haya establecido el ferro-carril de Cádiz, y cuando aquellas otras líneas lleguen á concluirse. Pero es absolutamente imposible fijar el número de pasageros para uno ni para otro caso. No puede haber datos ni antecedentes en qué fundar un cálculo, ni aproximado siquiera. La comparacion con puntos análogos en reinos estranjeros no puede servir de regla. Lo que demuestra la esperiencia y lo que aun sin ella persuade la razon y está al alcance de todo el mundo, es que las comunicaciones se multiplican hasta lo infinito, en razon de la economía, comodidad, prontitud y seguridad de los tránsitos. La prueba de esta verdad la ofrecen en tésis general todos los paises donde hay carriles de hierro, y todos aquellos en que los vapores han sustituido á los buques de vela. ¿Quién hubiera podido graduar el número de pasajeros que han transitado en los trenes de Madrid á Aranjuez y vice versa?

Los viageros entre Cádiz y Sevilla tendrá la eleccion del ferro-carril ó de los vapores por Sanlúcar y el rio. Pero ¿cual de las dos vias ofrecerá mayores ventajas? La del ferro-carril sin duda.

Porque sean cuales fueren las mejoras que puedan hacerse en el Guadalquivir, y las facilidades que prometan los vapores para venir á Cádiz, al fin no se apartará de la consideracion de los viageros la idea de que tienen que aventurarse á las contrariedades que el tiempo les presente para el paso de la barra de Sanlúcar y la navegacion hasta Cádiz. Los frios, los soles, las lluvias, el mareo, el recelo del mar, todo, todo esto se presentará á la imaginacion de los que transiten. Ellos verán los trenes y dirán; en tres

horas estamos en Cádiz sin nada que moleste, y por consecuencia, no puede dudarse cual será la eleccion del mayor número ó casi de la totalidad de los viageros. El sexo femenino, los ancianos, los niños, los que nunca hayan visto el mar, los que en él han perdido á personas de su familia, ¿cómo han de embarcarse teniendo un coche en el tren de un carril de hierro? Aun en los tiempos mas bonancibles se está viendo que no solamente los Sermos. Sres. Infantes en sus viajes de Sevilla á Cádiz evitan la navegacion y el paso de la barra de Sanlúcar, sino que esto mismo lo hacen constantemente muchas y muchas personas de todas clases y condiciones.

En cuanto á la equidad de los precios del carbon que proporcionen las minas del Valle del Guadiato, si favorece para los vapores del Guadalquivir, no favorecerá menos para los locomotores del ferro-carril; y por consecuencia, aquella equidad no influye nada á favor ni en contra de este punto de la cuestion.

Por enorme que fuera la baja de los precios del pasaje de los vapores, ¿podrian reducirse á lo poquísimo que pagarian en el ferro-carril, cuando en el dia cuesta cuarenta reales vellon en segunda camára?

No será mal aplicado el ejemplo que nos presentan las naciones de Europa y los Estados-Unidos de América con sus ferro-carriles y sus canales. En todas partes, despues de las mas obstinadas competencias, los carriles han triunfado del modo mas admirable, especialmente para toda clase de pasageros. Si para determinados objetos de transporte son preferidos los canales, no serán ciertamente canales que ofrezcan los inconvenientes del Guadalquivir; y hacer aplicacion del servicio de aquellos, compararlos con el rio de Sevilla y la barra de Sanlúcar, seria pronunciarse contra la razon y la verdad de las cosas.

*Por el último punto* de la Real órden, se dice: «Siendo «uno de los principales ingresos con que el Gobierno «cuenta para subvenir á los altos intereses del capital in«vertido en la línea de Cádiz á Sevilla para el costo de su «entretenimiento, las cantidades con que esa provincia (la «de Sevilla) y los pueblos de ella contribuyan, segun la «Real órden de 8 de Mayo último, se sirva V. S. (el Go«bernador) manifestar terminante y definitivamente con «arreglo á lo prevenido en la de 26 de Agosto de 1852, á «cuanto ascienden los subsidios que los pueblos de Utrera, «Moron, Lebrija, Arahal y demás de la provincia, y la Di«putacion Provincial se comprometan á dar para la refe«rida línea.»

Y se traslada la mencionada Real órden al Sr. Gobernador de la provincia de Cádiz, para que con aplicacion á ella, y *en el supuesto de que el ferro-carril llegue solo al Trocadero*, remita al Ministerio para el 15 de Febrero sin falta, los datos que se piden respecto á la de Sevilla, y principalmente el importe de las sumas á que ascienden los subsidios con que se hayan obligado á contribuir la Diputacion provincial, y los Ayuntamientos de Cádiz, Jerez, Puerto de Santa María, Puerto Real y demás que se interesen en la referida línea.

La contestacion del Gobernador de Sevilla, y la que V. S. podrá dar despues de oir á los Ayuntamientos de esta provincia sobre los subsidios á que respectivamente se han obligado para el ferro-carril desde Cádiz á aquella ciudad, llenarán sin duda alguna el deseo del Gobierno para el fin que se propone en los precedentes dos párrafos del último punto de la citada Real órden. Sin embargo, esta Junta espondrá todo aquello de que tenga conocimiento.

La Real órden de 26 de Agosto del año próximo pasado tenia por objeto saber con qué subsidios concurririan

los pueblos de la provincia de Sevilla y esta de Cádiz para la construccion del ferro-carril entre estas dos ciudades, pero todavia en 22 del presente Enero no se habia dirijido invitacion ni comunicacion alguna al Ayuntamiento de Utrera, ni se le ha hecho la menor indicacion sobre tan importante asunto; y siendo de inferir que esto mismo haya podido suceder con otras poblaciones tan ricas como aquella y la de Osuna que parece hallarse en igual caso, no sabemos de que modo podrá satisfacer el Gobernador de Sevilla á lo que se le dice para que terminante y definitivamente manifieste á cuanto ascienden los subsidios que con arreglo á la citada Real órden de 26 de Agosto último, han de contribuir los pueblos que se mencionan en la última que nos ocupa.

Respecto á los subsidios de esta provincia puede manifestar esta Junta que la Diputacion ha repartido á sus pueblos treinta millones de reales, con autorizacion del Gobierno. Este reparto es obligatorio, como lo es el que por un largo número de años han impuesto á sus respectivas provincias las Diputaciones de Córdoba y Sevilla.

La mayor parte de los pueblos recurren á enagenaciones de parte de sus propios para llenar sus cupos. Y como el valor de la venta ha de ser muy superior al de su tasacion, los productos podrán esceder mucho de la cantidad de treinta millones que se designaron como subsidio de esta provincia.

Hay que añadir el esceso de las ofertas hechas por algunas poblaciones. La de Vejer, por ejemplo, aplica el producto de todas sus fincas que se calculan en mas de diez millones. Hay otros que imitan á Vejer en escala muy estensa segun las noticias que tiene esta Corporacion.

Resulta que siendo la subvencion de la provincia de

Cádiz de la mayor importancia, hay tambien que aumentar lo que corresponda á la de Sevilla, donde pueblos de gran riqueza, como los de Utrera y Moron, han manifestado al Gobierno por conducto del Ministerio de la Gobernacion, que están prontos á contribuir con lo que se les señale, quejándose de que su Diputacion no haya cumplido lo que previene el Real decreto de concesion del ferro-carril de Cádiz. La Diputacion de esta provincia tiene acordado que quince de los treinta millones no se hagan efectivos hasta que se aprueben los planos del camino que ha de arrancar precisamente de Cádiz.

Despues de la manifestacion que precede, será permitido que esta Corporacion, consiguiente á su propósito de manifestar cuanto crea que pueda ser útil para las ulteriores determinaciones del Gobierno, se detenga en presentar las observaciones á que dan márgen las citadas palabras de la Real órden, que dicen *en el supuesto de que el ferro-carril llegue solo al Trocadero.*

Es indudable que aun cuando termine allí la línea de Sevilla, se obtendrán beneficios muy dignos de consideracion; pero nunca pudieran ser comparables á los que resultarian viniendo hasta Cádiz, y realizándose en todas sus partes la concesion otorgada á D. Rafael Sanchez Mendoza.

No llegando el camino á esta ciudad y pasando por la de San Fernando, todos los pueblos de la provincia situados al Oriente del Trocadero quedarian absolutamente privados de los beneficios que respectivamente les proporcionaria el pase del ferro-carril por aquella ciudad.

En aquel caso podria suceder que los Ayuntamientos no hicieran mas que cubrir sus compromisos; cuando si el ferro-carril llegase hasta Cádiz, todos los pasajeros y efectos que ahora vienen á esta ciudad por las vias

ordinarias disfrutarian las ventajas de los trenes, y congratulados los pueblos todos de la provincia por el bien que les resultaba, no puede dudarse que entonces estarian muy propicios para concurrir no solo con las cantidades á que estaban obligados, sino con cuanto respectivamente pudiesen, á fin de que el Gobierno no sufriera ningun quebranto, ni tuviera que imponer á la nacion el menor gravámen para cubrirlo.

Sí, pues, el Gobierno puede contar no solo con los 30 millones ofrecidos por esta provincia, y además con los 10 de Vejer y lo que igualmente darán Medina y otros pueblos sobre el reparto de la Diputacion, y si á todo esto se agrega lo que para esta línea de Cádiz desean contribuir Utrera, Moron, Osuna y otras ricas poblaciones de los mismos cuatro distritos de que habla la Real órden, ¿podrá dudarse que el Gobierno contará con un ingreso que se acerque mucho á nivelar sus atenciones para esta empresa?

Respecto á los productos que la han de sostener, nos parece que las observaciones de este informe deben prestar la fé y la confianza necesaria para no poner en duda el éxito mas feliz que pueda desearse.

Estableciéndose el ferro-carril desde las murallas de Cádiz hasta la ciudad de Sevilla segun las propuestas aprobadas por S. M., es indudable que todo lo que favorezca para la comodidad, seguridad, economía y prontitud de los viageros, ha de refluir muy directamente en simultáneo bien de estos y de la empresa, así como tambien de los intereses generales de la nacion.

El dia en que mejoradas y regularizadas las comunicaciones trasatlánticas desde Cádiz, presente este puerto todas las ventajas que con su ferro-carril puedan desear los numerosos viageros que del Mediodia y del Levante de

Europa se dirijen en la actualidad al Norte para trasladarse á América ó Asia, es indudable que todos preferirán venir á Cádiz, mediante la respectiva equidad y celeridad de los caminos de hierro, para continuar sus viages con los alicientes del clima y de los mares apacibles de esta parte meridional de nuestra España.

Del mismo modo los viageros, no solo de la Península, sino los que procedentes de reinos estranjeros la crucen para venir á Cádiz, ¡cuán distinta facilidad tendrian llegando directamente á los muros de esta ciudad, que habiendo de dejar los trenes en el Trocadero y embarcarse allí en vapores para llegar hasta Cádiz! ¡Cuántas demoras para el embarque en aquel punto de los infinitos pasajeros que vendrian en cada tren! ¡Cuánto mayor gasto, cuantas mayores molestias, especialmente para la multitud de personas que se marean, y cuantos recelos por contingencias, ya que no por peligro en los dias de temporal!

Pero estas contrariedades que ofreceria la terminacion del ferro-carril en el Trocadero, se aumentan en mayor grado respecto á las mercancías y á toda clase de efectos que vinieran no solo de otros pueblos del reino, sino de las naciones que enlazarán sus carriles de hierro desde San Petersburgo hasta las fronteras de nuestra España, ya los envien particularmente para Cádiz, ó ya para su embarque con destino á los puertos de América, en el Pacífico y en el Atlántico ó para los de Filipinas y costas del Asia.

La mas leve demora, cualquier aumento de gastos, la menor dificultad para recibir, almacenar ó despachar los efectos, todo entra en los cálculos del comercio, como ya lo hemos manifestado, para elegir los puntos mas convenientes á la direccion de sus negocios. Cádiz á este respecto nada dejaria que desear llegando el ferro-carril al

glasis de sus murallas, porque desde el sitio mismo de su estacion se encontrarian ya todos los efectos en los almacenes respectivos á cada artículo, y el muelle que vendria á unirse con la área de la estacion, facilitaria admirablemente el embarque ó alijo de lo que se transportara por los trenes.

Si el ferro-carril terminase en el Trocadero, no habria aliciente alguno para las grandes obras que se proyectan conjuntamente á la limpia de este puerto, y seria preciso que se estableciera una Aduana en aquel punto, y que el comercio de Cádiz quedase obligado á ir y venir al Trocadero para recibir y despachar sus efectos, teniendo que sufrir todo el rigor y todas las detenciones que naturalmente se habian de observar en cumplimiento de las medidas fiscales.

Por otra parte, dependiendo en el dia el éxito de los negocios mercantiles de la economía en los gastos, y del ahorro de tiempo, diligencias y atenciones personales para los movimientos precursores de su mejor realizacion, las mercancías que llegasen al Trocadero habrian de sufrir las inevitables demoras de su embarque, viniendo destinadas á esta ciudad; y las que hubieran de embarcarse directamente para otros puntos, tambien tendrian que venir á practicar todos los requisitos establecidos por la administracion. Además, el Trocadero en los dias de grandes temporales ofreceria dificultades, demoras y gastos que no habria si los efectos vinieran por el ferro-carril hasta el embarcadero de Cádiz. Los pasajeros igualmente tendrian molestosas detenciones, y todas las eventualidades de las estaciones y de la navegacion aunque corta. Las lluvias, los soles, el mareo y muchas otras incomodidades no tendrian que sufrirlas viniendo directamente en los coches de los trenes hasta la estacion de Cádiz, y luego en omnibus hasta sus alojamientos.

Muchas y muchas personas entendidas y de esperiencia en los negocios mercantiles de Europa y América, y las que tienen práctica de las operaciones en otros paises, son de opinion que si el ferro-carril termina en el Trocadero, Sevilla deplorará las consecuencias, la empresa de Jerez y lo mismo la de Cádiz no podrán prosperar, y Cádiz verá desaparecer los restos de su comercio, pues para la espedicion de todos los negocios de los paises estranjeros que pudieran venir á este famoso puerto de la España, será preferido el de Lisboa, dejándonos tristes espectadores de la opulencia que adquirirá aquel reino por falta de acierto en las medidas en que pudiera cimentarse la prosperidad del nuestro.

El cuadro de los resultados que ofreceria la terminacion del ferro-carril en el Trocadero, y que se indican en las sucintas reseñas que anteceden, no seria tan sombrío y triste en todos sus términos, si no fuera por el contraste que presenta con la imágen del ferro-carril en su línea desde las murallas de Cádiz hasta su empalme con el de Jerez y los que crucen hasta las fronteras de Francia por la capital de la monarquía, ¡cuánta animacion, cuánta vida, cuánta actividad en los negocios, empresas y comunicaciones de todos los pueblos desde los mas ricos hasta los de mas escasos recursos! Pero detengamos las ideas placenteras que se agolpan á la imaginacion.

La empresa del Trocadero seria muy favorable para lo que acaso fué su único objeto, para acercar á la bahía de Cádiz los vinos de Jerez y los productos de su distrito. Las obras de aquel punto sobre toda la estension de su terreno falso, fangoso y deleznable, y la construccion de los grandes edificios, almacenes y localidades anexas á los movimienios del Comercio, el establecimiento de muelles para cargar y descargar, la estacion y las escalas particulares

para pasageros de ida y de regreso, las oficinas para la Administracion de rentas y los resguardos, etc., etc., todo esto ha de presentar una série de obstáculos que aun cuando llegaran á superarse, ni dejarian de invertirse muchos años, ni sabemos hasta qué punto alcanzaria la posibilidad de la empresa para continuarla desde el Puerto de Santa María hasta el Trocadero.

Si el ferro-carril de Cádiz empalmase con el de Jerez en el Guadalete á la inmediacion de aquella ciudad, entonces el interés general, la opinion pública, la confianza, la seguridad de un éxito feliz y puede decirse perentorio comparado con las obras del Trocadero, presentaria para las empresas, para los pueblos de esta provincia, para Cádiz y la nacion, para el Gobierno y su Erario, todas las ventajas, todas las seguridades á que respectivamente pueden y deben aspirar.

Finalmente, es preciso considerar y tener muy presente que ni el Guadalquivir, suponiendo realizables las mejoras que se proyectan, ni el ferro-carril de Cádiz á Sevilla, pueden tener, por decirlo así, vida propia para muy grandes ganancias, si hubieran de contar únicamente con los transportes de las Andalucías, ni aun con los de toda la Península aisladamente. El bien de estas empresas y la prosperidad que ellas han de proporcionar á la agricultura, al comercio, á la navegacion, á la industria, á las rentas del Estado y á todos los ramos de la riqueza ha de depender de las facilidades que presente la línea general desde Cádiz hasta las fronteras de Francia para las operaciones comerciales de toda Europa, y para la afluencia de pasageros en sus tránsitos por la Península y en los de su direccion á otros reinos. En una palabra, para que la España obtenga todas las ventajas á que debe aspirar en las variaciones que produce el establecimiento de los

ferro-carriles que van cruzándose por todas las naciones, es preciso que la España señale á Cádiz como el punto de estacion para el comercio de todos los paises y de todas las procedencias marítimas.

Reconociéndose la importancia de estas verdades, y siendo tan natural como lógica é incuestionable, despues de las observaciones de este informe, la deduccion de que no es posible que las dos empresas del Guadalquivir y la línea férrea de Cádiz y Sevilla puedan establecerse y conservarse con igual feliz éxito para el bien general de todo el reino, justo y forzoso será poner el sello á la discusion de estas gravísimas cuestiones, sometiéndolas á este sencillo interrogatorio.

¿Cual de las dos empresas será mas útil para la nacion: el Guadalquivir, verificadas las mejoras que se proyectan, ó el carril de hierro que partiendo de Cádiz se una á las otras vias que crucen la Península hasta las fronteras de Francia?

¿Cual de las mismas dos vias podrá realizarse con menos capital, con menos gravámen para los pueblos y para el Erario, y con mas prontitud?

¿Cual de ellas ofrecerá mas facilidad y mayores ventajas para los negocios de productos del pais, fomento de la agricultura y prosperidad del comercio y de la navegacion?

¿Cual de los puntos, Cádiz ó Sevilla, será preferido para el comercio de importacion y esportacion de las naciones estranjeras?

¿Cual será el que prefieran todos los viajantes estranjeros y nacionales, ya para sus negocios ó atenciones particulares, ó ya por mero recreo?

¿Cual de las dos vias será mas útil en todas las eventualidades que puedan ocurrir para el servicio militar, y

especialmente para el de la Armada y Arsenal, para sus vapores de guerra, correos ultramarinos, correspondencia pública y actos del Gobierno relativos á todos los ramos dependientes de su augusto ministerio.

Y finalmente, ¿cual de los dos puertos, Cádiz ó Sevilla, será mas poderoso, atendidas todas las circunstancias que se dejan espresadas, para vencer la rivalidad de Lisboa?

No será preciso, á la verdad, un gran estudio ni conocimientos muy científicos, ni muchos datos oficiales, ni la presencia de los ejemplos que ofrecen todas las naciones de Europa y de la América en sus vías de comunicacion marítimas, fluviales y terrestres, para la resolucion de los puntos que abraza el interrogatorio que antecede. La luz de la razon, la esperiencia, el conocimiento del pais, la historia de la decadencia de todos los ramos de su riqueza, ocasionada por la falta de caminos y por los errores de la administracion económica, presenta los convencimientos suficientes para no vacilar en puntos que acaso se hacen cuestionables con la noble idea de que su discusion ofrezca el apoyo poderoso de la opinion pública para acallar pasiones y miras especiales.

El Gobierno de S. M. que se desvela por proporcionar á la nacion todos los beneficios que ha de obtener el dia venturoso en que sus carriles de hierro se unan á los que se cruzan ya en todas las naciones de Europa, labrando su respectiva prosperidad, tendrá ciertamente la gloria de que sus esfuerzos, favoreciendo simultáneamente todas las empresas que no perjudiquen al procomun, coloquen á la España en la misma altura de los adelantos que en el dia mejoran tan admirablemente la condicion de los pueblos y el bien estar del género humano.

Aquí pudiera esta Junta terminar el presente informe; pero á pesar de la difusion á que la ha obligado el objeto

y tendencias de cada uno de los puntos contenidos en la Real órden, todavia estima como un deber de que no puede prescindir el llamar, por último, la atencion del Gobierno de S. M. presentándole respetuosamente las siguientes

## Consideraciones particulares.

Todas las naciones miran la prosperidad de su comercio como el agente mas poderoso para el fomento de los ramos que constituyen su respectiva riqueza. Conocen que del buen ó mal sistema que presida á su legislacion administrativa depende la suerte del comercio y de todos los objetos á que dá accion, vida y porvenir. En sus leyes económicas hacen las variaciones á que puedan obligar las que otros Gobiernos introduzcan en las suyas. Los que son mas vigilantes y previsores, se anticipan á precaver males que puedan sobrevenir, ó á proporcionar los beneficios que ofrezcan las vicisitudes ó circunstancias particulares de los demás países.

Estos triviales axiomas no los presenta la Junta de Comercio por ostentar nociones que no estén al alcance de todas las inteligencias, sino como premisas de las verdades que de su aplicacion nos presenta el reino de Portugal, y que consideramos muy dignas de la atencion del Gobierno, sin embargo de lo que dejamos indicado acerca de la rivalidad del puerto de Lisboa.

Las reformas que se han hecho en la Administracion de aquel reino por efecto de las restricciones de nuestros aranceles, están enriqueciendo mas que nunca al comercio portugués con las mercancías que por recargadas de derechos ó prohibidas para su admision en nuestras aduanas, sirven allí para introducirlas clandestinamente por la frontera, privando al comercio y al erario español de

ventajas que debieran aumentar sus ingresos y sus riquezas.

Esta observacion la mira esta Junta como una estrella que debiera servir de guia para no confundir el bien con el mal en la cuestion del Guadalquivir y el ferro-carril de Cádiz.

Porque si pudiera prevalecer la idea de favorecer las obras de aquel rio poniendo obstáculos ó contrariando el establecimiento de la línea férrea de Cádiz, pasará la España por el duro trance de que todo el favor que se le ha querido proporcionar á su rio predilecto haya sido absolutamente ilusorio, porque el comercio de todas las naciones dará, como hemos dicho, la preferencia para sus empresas en la Península y para sus tránsitos á Francia á la navegacion del Tajo, enemigo natural que no debe perderse de vista.

Entonces se tocará la inutilidad del inmenso costo de las mejoras del Guadalquivir, y de las sumas enormes de entretenimiento y conservacion. Entonces se apelará al recurso único de salvacion para los ferro-carriles interiores, cual es, asegurarles su constante comunicacion en todos tiempos y estaciones con un puerto cómodo y seguro como Cádiz; pero desgraciadamente entonces se habrá acostumbrado el comercio de las demás naciones á dirigirse á Lisboa, verificándose el infausto pronóstico que dejamos anunciado, y arruinada la provincia que con tanta lealtad se presenta á contribuir para el bien de todos, fomentando el suyo. Dirá mas esta Junta de Comercio, y es que sucederá todo lo contrario de tan infaustos recelos si se establece el ferro-carril de estas provincias, y si el gobierno se persuade de la imperiosa y urgente necesidad de poner sus aranceles y leyes fiscales en armonía con los principios que reclama la situacion de la Europa y de la España, en bien de los verdaderos intereses de que depende

la riqueza y engrandecimiento de las naciones.

Si por fortuna se reconoce el mérito y las consecuencias de estas verdades, el Gobierno de S. M. observará sin duda que dependiendo el mayor bien del reino de las líneas férreas que lo han de cruzar, si, lo que no es de temer, pudieran ocurrir eventualidades que entorpecieran la construccion del ferro-carril de estas dos provincias, el Gobierno mismo daria la prueba mas solemne de su alta prevision, y del acierto en sus deliberaciones, haciendo los esfuerzos necesarios, no solo para vencer los obstáculos que se presentáran, sino para establecer además por cuenta del Estado los trayectos que faltasen para la línea principal desde Cádiz á la frontera de Francia. El Gobierno sabe muy bien que el de Bélgica está constituido en empresario de todos sus ferro-carriles, proporcionando con las grandes utilidades de unas vias, el déficit que pudiera resultar en la esplotacion de otras, y mirando como el supremo bien de su pais el que difunde en todos los ramos y en todas las clases la facilidad, la rapidez y la equidad de las comunicaciones.

Tambien ha ocupado la atencion de esta Junta la idea de que no llegando el ferro-carril mas que hasta Sevilla, los correos tendrian que seguir desde allí el camino ordinario con la correspondencia oficial y particular en carruages: es decir, que el correo tardaria mucho mas desde Sevilla hasta Cádiz, que desde Madrid á Sevilla.

Lo mismo sucederia con los telégrafos eléctricos, pues habria que abandonar el sistema de ellos desde Sevilla á Cádiz, con perjuicios inmensos para el servicio del Estado y de los particulares, perjuicios que no es preciso determinar porque en ello se ofenderia la ilustracion del Gobierno. Bastará indicar que las órdenes para este Departamento, las relativas á los buques conductores de la

correspondencia que frecuentemente llegan con angustia de tiempo, y lo mismo los gefes militares y empleados que vienen para alcanzar la salida de aquellos, las órdenes tambien que el Gobierno hubiera de dirigir á estos comandantes generales de la marina y de la provincia, existiendo dentro de los muros de Cádiz y S. Fernando cuarteles para mas de veinte mil hombres, todas aquellas comunicaciones, decimos, vendrian con mucho retraso, y sin aprovechar la celeridad y las ventajas debidas á los adelantos científicos del siglo en que vivimos.

Muy grave seria el sentimiento de esta Junta si no se hiciera justicia á la rectitud de intencion con que dicta estas observaciones, y que el ampliarlas á tan diferentes objetos se mirase como temor de que se frustrase su deseo de que la línea férrea de Madrid no continuase hasta Cádiz. Porque una de las creencias mas firmes de esta Corporacion es que aun cuando por un error incalificable pudiera suceder que el ferro-carril de la capital terminase en Sevilla, y aunque el Guadalquivir se hiciera navegable para buques de mil toneladas, son tantas y tan evidentes las ventajas de que aquella línea llegase hasta Cádiz, ora bajo el aspecto de la administracion civil, militar y de justicia, ora bajo el punto de vista económico, mercantil y social, que el dia en que el ferro-carril quedase en Sevilla, los moradores de esta provincia de Cádiz y muchos de aquella se apresurarian á ofrecer al Gobierno todos los recursos que sin contar con ningun auxilio del Estado, fueran suficientes para que no se cortase una via que los aislaba del mundo solo por aislarlos, y en evidente perjuicio de la nacion toda.

Otra de las consideraciones que han ocupado la atencion de esta Junta es la siguiente. Los carbones de Espiel ó del Valle del Guadiato son una riqueza, y como tal será muy protegida del Gobierno; pero hay una razon mas fuerte

para que sea su predilecta. El Gobierno es el primero y principal consumidor de carbon para los vapores de guerra y para sus arsenales. Tiene por lo tanto un gran interés de economía en que le pongan el carbon muy barato dentro de la bahía de Cádiz, si es posible, en el mismo arsenal.

Ahora bien: ¿no será mucho mejor y mas equitativo que una vez puesto el carbon en el tren de Córdoba, venga sin demora ni interrupcion alguna á descargar en la bahía en las inmediaciones del arsenal? Sabido es la merma, los crecidos gastos y las demoras que tendrá el carbon si pasa del tren á embarcaciones del rio, y las eventualidades á que estas se ven espuestas en sus viages á Cádiz, y por consiguiente seria supérfluo que nos detuviéramos en demostrarlas.

El puerto de Cádiz por su situacion, por su franca entrada, por su seguridad y las conveniencias que con pequeñas obras puede prestar á toda clase de embarcaciones, es el puerto natural que ha de dar vida, tráfico y circulacion al gran camino interior, y el que ha de unir la España con toda la Europa. Para eso no tiene rival, y todos lo preferirian á Lisboa cuando cuenten con el ferro-carril que los lleve al punto de su destino.

Los azares, los riesgos y la incertidumbre de la navegacion del Guadalquivir, alejarán de sus aguas, como lo hemos demostrado, al comercio y á los pasajeros, que á falta de Cádiz tornarian el rumbo de Lisboa.

Pero el Gobierno no abandonará una fortificacion que con los esfuerzos y sacrificios de sus moradores salvó á la España. El Gobierno no abandonará al puerto de su principal arsenal, de su primer Departamento de Marina, porque á su alta prevision no se puede ocultar lo que conviene y debe hacerse.

Reflexionando esta Junta además sobre todo cuanto

de algun modo puede ser útil para la mejor resolucion del Gobierno en los objetos del presente informe, ha entrado en una consideracion política, que mira como un deber no pasarla en silencio.

El caso de una guerra marítima no es un imposible. La Inglaterra misma lo precave, y presenta un ejemplo á que la Europa no se hace indiferente. La España, por su posicion geográfica, puede verse obligada á hacer que se respete su neutralidad, ó tomar parte con alguna de las naciones beligerantes. Para lo uno y lo otro, el Gobierno conoce muy bien lo que pueden valer nuestras costas Peninsulares é islas del Mediterráneo. Aunque sin navíos de hélice, con solo sus vapores bien situados puede imponer y hacerse temible siempre que funde en las minas de carbon de piedra, y en la facilidad y oportunidad de sus transportes á los puntos mas convenientes del litoral, el fundamento de sus disposiciones guerreras.

Si las minas del Guadiato y demás de la Península son productoras de todo el carbon que puedan necesitar nuestros vapores, la España tendrá una gran ventaja sobre las potencias que aun poseyéndolo en mayor abundancia, no lo puedan aplicar con la oportunidad que les fuera indispensable, y aun contando con mucho mayor número de navíos, fragatas y vapores de todas clases. Porque ninguno de esos buques, como no varíen de actual sistema de sus máquinas, pueden llevar á su bordo mas carbon que para determinados dias; y para sus repuestos, ó han de volver á los puntos de su partida, ó han de contar con los inciertos depósitos que puedan tener en el Mediterráneo. La prudencia obliga á no ampliar en ningun concepto estas breves indicaciones. A la superior ilustracion del Gobierno y á su elevada inteligencia no se ocultará ninguna de las ideas que pueden ocurrirse en este delicado y grave particular.

De su exámen se desprende otro tambien en análogo sentido, de mas directa influencia respecto á la línea férrea de Cádiz para el interior del reino. De tanta importancia como esta línea seria para la conduccion de carbones y efectos militares con destino á esta plaza de armas, á su Departamento de Marina y vapores, tan útil, tan necesaria é indispensable seria tambien para las vicisitudes de una guerra, en el caso remoto de algun siniestro, ya por la costa del Océano ó ya por la de Levante.

Así, pues, aun bajo el punto de vista militar, la continuacion del ferro-carril hasta Cádiz es de absoluta necesidad. ¡Quién sabe si en el porvenir podria ser otra vez la Isla Gaditana la que salvase nuestra nacionalidad y la monarquía! En fin el Gobierno preveerá todo lo que puede sobrevenir. Fijará su atencion en las posiciones estranjeras del Mediterráneo, y reconociendo todas las ventajas del camino de hierro en toda la Península y hasta las columnas de Hércules, la fijará tambien en el peligro y en las consecuencias de que aquellos caminos no llegasen á Cádiz para enlazar la rápida comunicacion de esta plaza con la capital de las Españas. ¡Cuántas y cuán graves reflexiones pudiéramos añadir! Pero seria imprudente, cuando menos, el dejar correr la pluma, una vez indicado todo lo que pudiera decirse.

Tales son, Sr. Gobernador, las observaciones con que esta Junta de Comercio concluye su informe, suplicándole muy atentamente que en el que V. S. eleve al Gobierno de S. M., se digne reformar, con la ilustracion que le distingue, las equivocaciones y errores en que esta Corporacion haya podido incurrir, ya por la eficacia de su celo, ó ya por carecer de los datos y noticias que V. S. podrá acompañar á su esposicion.

Tambien ruega á V. S. esta Junta, que prestando fé

á la rectitud de intencion con que ha dictado su informe, y á la verdad de sus esplicaciones, se sirva agregar los votos de su respetable opinion en favor de los intereses generales de todo el reino, para que se favorezcan simultáneamente los de estas dos provincias, sin que se funde la prosperidad de unos pueblos á espensas de la de otros, sino que siempre y en todo triunfen los principios de justicia que han de hacer feliz y memorable el reinado constitucional de la Excelsa Sra. D.ª Isabel Segunda (Q. D. G.) —Dios guarde á V. S. muchos años.—Cádiz 19 de Febrero de 1853.

*Antonio de Zulueta,*
Vice-Presid.te

*Severiano Moraleda.*

*Juan Valverde.*

*Francisco Paul.*

*Rafael Mendez.*

*Rafael Florez.*

*Luis A. Coma.*

*Antonio María Goula.*

*Manuel La Orden,*
Secret.º

Excmo. Sr. Gobernador de esta Provincia.